Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6182**

17. Wahlperiode 14. 06. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Wolfgang Gunkel, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/5967 –

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte im Freistaat Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Nach der Überprüfung der Bedarfspläne durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ergibt sich weiterhin ein hoher Bedarf an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Die Prognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung werden dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben muss und in den kommenden Jahren kein einziges Schienen- oder Straßenneubauprojekt neu begonnen werden kann. In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

Sachsen verfügt über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie bietet eine gute Anbindung der Regionen an die großen sächsischen Zentren sowie an die deutschen und europäischen Metropolregionen. Seit der EU-Osterweiterung liegt der Freistaat Sachsen im Herzen Europas. Somit kann der Freistaat Sachsen ein bedeutender Verkehrsknoten werden, da er Ausgangspunkt für die Paneuropäischen Verkehrskorridore III (Richtung Kiew) und IV (Richtung Budapest/Istanbul) im Bereich Straße und Schiene ist. Darüber hinaus kreuzen mehrere europäische Hauptverkehrswege den Freistaat Sachsen, so die E 55 Helsingborg (Schweden)–Kalamata (Griechenland) und die E 40 Calais (Frankreich)–Ridder (Kasachstan).

Trotz der guten Ausgangslage und der Investitionen in den vergangenen Jahren braucht Sachsen eine noch bessere Anbindung gerade der Zentren Chemnitz, Dresden, Leipzig und Zwickau sowie an die überregionale Infrastruktur. Zugleich muss die Anbindung Sachsens an deutsche und europäische Metropolregionen noch weiter verbessert werden. Sachsens Lage schafft die Möglichkeit zu einer Verkehrsdrehscheibe in Nord-Süd- und auch West-Ost-Richtung zu werden, da vor allem der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr in den kommenden Jahren weiter stark anwachsen wird.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 9. Juni 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Mit der EU-Osterweiterung rücken die grenzüberschreitenden Verkehrswege mehr und mehr in den Mittelpunkt der verkehrspolitischen Diskussion. Die kontinuierliche Ausdehnung außenwirtschaftlicher Beziehungen zu den Nachbarländern Tschechien und Polen aber auch zu weiteren osteuropäischen Staaten bedingen gut ausgebaute Verkehrsverbindungen, um den Güterverkehr und das Aufkommen des individuellen Personenverkehrs auf Schiene und Straße uneingeschränkt zu garantieren.

Im Jahre 2014 steht die Revision der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene an. Mit dem verabschiedeten Doppelhaushalt in Sachsen 2011/2012 hat der Freistaat bei steigenden Zuschüssen des Bundes die Zuschüsse an die zuständigen Zweckverbände um fast 30 Mio. Euro gekürzt. Die Auswirkungen werden Fahrpreiserhöhungen sowie Streckenabbestellungen sein.

Sachsen ist über die Bundeswasserstraße Elbe an die norddeutschen Seehäfen und damit an den internationalen Handel angebunden. Die Elbe ist neben dem Rhein die verkehrsreichste Wasserstraße Deutschlands. An der sächsischen Elbe liegen drei leistungsfähige Binnenhäfen in Dresden, Riesa und Torgau, die alle als trimodale Terminals dem Warenumschlag zur Verfügung stehen.

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011/2012 im Freistaat Sachsen neu begonnen?

Im Rahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege werden 2011 keine neuen Projekte in Sachsen begonnen. Für das Jahr 2012 wurden noch keine abschließenden Festlegungen getroffen.

Aufgrund der Finanzierung der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen sind in 2011 voraussichtlich keine Baubeginne von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen möglich. Vor dem Hintergrund des noch nicht abgeschlossenen Verfahrens zur Aufstellung des Bundeshaushalts 2012 und des Finanzplans bis 2015 sowie den dringend notwendigen Erhaltungsinvestitionen sind derzeit auch keine Aussagen zu Baubeginnen in Sachsen im Jahr 2012 möglich.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 enthält keine Bundeswasserstraßenprojekte in Sachsen.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die im Freistaat Sachsen jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen und Weiteren Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?

Für Investitionen in Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden projektbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Zur Realisierung der Bedarfsplanmaßnahmen des vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen stehen Sachsen in 2011 derzeit rund 65 Mio. Euro zur Verfügung. Maßnahmen des weiteren Bedarfs stehen derzeit nicht zum Bau an.

Hinsichtlich der Bundeswasserstraßenprojekte siehe Antwort zu Frage 1.

3. Welche Projekte des Investitionsrahmenplanes (IRP) bis 2010, die noch nicht begonnen wurden, sollen 2011/2012 begonnen werden, und welche Projekte sollen in den kommenden Jahren begonnen werden (bitte nach Projekt und Jahren getrennt darstellen)?

Einziges noch nicht begonnenes Schienenprojekt des Investitionsrahmenplans bis 2010 in Sachsen ist die Ausbaustrecke (ABS) Knappenrode–Horka–Grenze D/PL. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung prüft hierfür die Möglichkeit einer mittelfristigen Finanzierung.

Derzeit sind keine Aussagen zu Baubeginnen an Bundesfernstraßen in Sachsen im Jahr 2012 und den Folgejahren möglich (siehe Antwort zu Frage 1).

Hinsichtlich der Bundeswasserstraßenprojekte siehe Antwort zu Frage 1.

4. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf zur Realisierung der noch nicht begonnenen Projekte?

Für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Knappenrode–Horka–Grenze D/PL wird derzeit mit einem Bundesmittelbedarf in Höhe von rund 370 Mio. Euro gerechnet.

Der aktuelle Finanzbedarf für die noch nicht begonnenen Bundesfernstraßenprojekte des Investitionsrahmenplans bis 2010 beträgt ca. 275 Mio. Euro.

Hinsichtlich der Bundeswasserstraßenprojekte siehe Antwort zu Frage 1.

5. Welche finanziellen Mittel sind generell für den Freistaat Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?

Hinsichtlich der Investitionen in Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Im Bundesfernstraßenbau stehen Sachsen in 2011 für Bau, Erhaltung und Betrieb des Bundesfernstraßennetzes insgesamt derzeit rund 271 Mio. Euro zur Verfügung. Die Ansätze in den Jahren 2012 bis 2014 sind abhängig vom jeweiligen Gesamthaushalt des Bundes und des für die Bundesfernstraßen vorgesehenen Gesamtplafonds. Eine Länderaufteilung erfolgt erst nach Inkrafttreten des jeweiligen Haushalts mit Verfügungsrahmen.

Für Ersatz- und Unterhaltungsmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen in Sachsen sind bis zum Jahr 2014 jährlich 5 Mio. Euro vorgesehen.

6. Wie viele dieser in den Fragen 2 und 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen im Freistaat Sachsen in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Hinsichtlich der Finanzmittel für Bundesschienenwege siehe Antwort zu Frage 2.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen sind in Sachsen im Jahr 2011 rund 87 Mio. Euro eingeplant, im noch geltenden Finanzplanungszeitraum bis 2014 sind nach derzeitigem Stand jährlich rund 70 Mio. Euro vorgesehen.

Hinsichtlich der Finanzmittel für Bundeswasserstraßen siehe Antwort zu Frage 5.

7. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Freistaates Sachsen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf wurden bisher komplett abgeschlossen?

Bisher wurden keine Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege in Sachsen komplett abgeschlossen.

Die fertiggestellten Bundesfernstraßenvorhaben sind in der Tabelle in der Antwort zu Frage 11 aufgeführt.

Hinsichtlich der Bundeswasserstraßenprojekte siehe Antwort zu Frage 1.

8. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Freistaates Sachsen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf haben ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung, und wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Einziges noch nicht begonnenes Schienenprojekt in Sachsen ist die ABS Knappenrode–Horka–Grenze D/PL. Hier liegt jedoch noch kein durchgehendes Baurecht vor. Angaben zum Zeithorizont sind derzeit nicht möglich.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßenvorhaben siehe Antworten zu den Fragen 1 und 11.

Hinsichtlich der Bundeswasserstraßenprojekte siehe Antwort zu Frage 1.

9. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße, Schiene- und Wasserstraße im Freistaat Sachsen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Grundlage für die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Deutschland sind die Bedarfspläne des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes. Für die Bundeswasserstraßen ist der Bundesverkehrswegeplan maßgeblich. Da die Bundesverkehrswegeplanung auch die internationalen Verkehrsströme berücksichtigt, ist eine besondere Priorisierung von Vorhaben aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einer transnationalen Achse oder zum zukünftigen Kernnetz der Transeuropäischen Netze für Verkehr nicht geboten.

10. In welchem Projektstand befinden sich die für Sachsen im BVWP 2003 ausgewiesenen Schienenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2011/2012 eingeplant?

Diese Informationen sind im vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht 2010 (Bundestagsdrucksache 17/4980) sowie in den Antworten zu den Fragen 1 und 8 enthalten.

11. In welchem Projektstand befinden sich die für Sachsen im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2011/2012 eingeplant?

Der vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 war Grundlage für das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und dessen Anlage, dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der wiederum die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der darin enthaltenen Maßnahmen ist.

Nachfolgende Tabelle weist die Projekte mit Planungsauftrag aus.

Straße	Bezeichnung	Bau-typ	Akt. Länge [km]	Aktuelle Kosten Bund (Mio. €)	Dringlich-keit	Sachstand
A 4	AS Schmölln–AS Glauchau	46	17,0	157,0	VB	Verkehrsfreigabe am 01.12.2004
A 4	AS Glauchau–AS Hohenstein-Ernstthal	46	6,5	40,6	VB	Verkehrsfreigabe am 17.01.2008
A 4	AS Hohenstein-Ernstthal–AS Limbach-Oberfrohna	46	11,2	66,3	VB	Verkehrsfreigabe am 14.05.2010
A 4	AS Chemnitz-Nord–AS Frankenberg	46	14,0	166,0	VB	Verkehrsfreigabe am 03.11.2003
A 14	AK Parthenaue (A 14/ A 38)–AS Leipzig-Ost	46	4,6	23,8	VB	Vorplanung
A 14	AS Leipzig-Ost–AS Leipzig-Messegelände	46	7,2	72,6	VB	Im Bau
A 17	BGr CZ/D–AS Pirna	04	19,3	154,6	VB	Verkehrsfreigabe am 21.12.2006
A 17	AS Pirna–AS Dresden-Südvorstadt	04	12,7	164,1	VB	Verkehrsfreigabe am 22.07.2005
A 17	AS Dresden-Südvorstadt–AS Dresden-Gorbitz	04	9,0	306,0	VB	Verkehrsfreigabe am 22.12.2004
A 17	AS Dresden-Gorbitz–AD Dresden-W (A 4)	04	3,6	54,9	VB	Verkehrsfreigabe am 08.10.2001
A 38	Leipzig-SW (B 186)–Leipzig-S (B 2/B 95)	04	9,5	160,1	VB	Verkehrsfreigabe am 28.05.2006
A 38	Leipzig-S (B 2/B 95)–Leipzig-SO (S 38)	04	7,0	55,4	VB	Verkehrsfreigabe am 13.08.2006
A 38	Leipzig-SO (S 38)–AD Parthenaue (A 14)	04	6,6	55,4	VB	Verkehrsfreigabe am 13.08.2006
A 72	AS Chemnitz-S–AK Chemnitz (A 4)	46	3,0	52,8	VB	Verkehrsfreigabe am 13.12.2005
A 72	AK Chemnitz (A 4)–AS Hartmannsdorf, BA 1.1	04	5,4	53,9	VB	Verkehrsfreigabe am 14.11.2006
A 72	AS Hartmannsdorf–AS Niederfrohna, BA 1.2	04	4,6	28,0	VB	Verkehrsfreigabe am 21.12.2006

Straße	Bezeichnung	Bau-typ	Akt. Länge [km]	Aktuelle Kosten Bund (Mio. €)	Dringlich-keit	Sachstand
A 72	AS Niederfrohna–AS Rathendorf (B175), BA 2	04	12,2	116,8	VB	Im Bau, vsl. Fertigstellung im III./IV. Quartal 2011
A 72	AS Rathendorf (B 175)–AS Frohburg (B 7n), BA 3.1	04	14,5	85,0	VB	Im Bau, vsl. Fertigstellung 2012
A 72	AS Frohburg (B 7n)–AS Borna-Süd (B 95), BA 3.2	04	6,0	65,7	VB	Im Bau, vsl. Fertigstellung 2012
A 72	AS Borna-Süd (B 95)–AS Borna-Nord (B 95), BA 4	04	2,5	3,2	VB	Verkehrsfreigabe am 13.09.2006 (B 95)
A 72	AS Borna-Nord (B 95)–AS Rötha, BA 5.1	04	9,5	63,6	VB	Planfeststellungsverfahren
A 72	AS Rötha–AD Leipzig-Süd, BA 5.2 (A 38)	04	7,2	103,1	VB	Planfeststellungsverfahren
A 72	AD Leipzig-Süd (A 38)–AS Leipzig-Connewitz, BA 6	04	7,7	43,5	W*	Ohne Planungsbeginn
B 2	OU Groitzsch/Audigast	02	1,5	3,2	W*	Vorplanung
B 2	OU Krostitz/Hohenossig	02	2,4	3,0	VB	Vorplanung
B 2	OU Bad Düben/Wellaune	02	2,4	5,4	VB	Vorentwurf
B 2	OU Bad Düben, 1. BA	02	0,9	1,1	W*	Verkehrsfreigabe im Dezember 2005
B 2	OU Bad Düben, 2. BA	02	2,5	10,7	WD	Ohne Planungsbeginn
B 6	A 9–Stadtgrenze Leipzig einschl. OU Schkeuditz	04	10,1	53,9	VB	Verkehrsfreigabe am 04.07.2002
B 6	A 14 (AS Leipzig/Ost)–Gerichshain	02	6,0	10,0	VB	Verkehrsfreigabe am 15.10.2002
B 6	Verlegung in Machern	02	2,2	10,2	VB	Vorplanung
B 6	OU Bennewitz, mit Muldebrücke Wurzen	02	2,2	27,4	VB	Verkehrsfreigabe am 25.05.2007
B 6	OU Dresden-Cossebaude	02	4,2	62,0	VB	Vorentwurf
B 6n	OU Bad Düben	02	3,6	5,7	W*	Ohne Planungsbeginn
B 6n	OU Kossa/Görschlitz und Pressel mit Verlegung	02	4,5	4,7	W*	Ohne Planungsbeginn
B 6n	Verlegung südwestl. Torgau	02	12,5	24,6	WD	Vorplanung
B 7	Verlegung nördl. Frohburg (Teil der A 72)	02	6,0	13,8	VB	Vorentwurf
B 87	OU Eilenburg	02	5,5	41,2	VB	Verkehrsfreigabe am 04.02.2004
B 87n	AS Leipzig-Mitte (A 14)–Eilenburg	04	13,5	80,0	VB	Raumordnungsverfahren

Straße	Bezeichnung	Bau-typ	Akt. Länge [km]	Aktuelle Kosten Bund (Mio. €)	Dringlich-keit	Sachstand
B 87n	südl. Eilenburg–nördl. Eilenburg (OU Eilenburg)	24	4,5	45,0	WD	Raumordnungsverfahren
B 87n	nördl. Eilenburg–südl. Torgau	04	24,0	130,0	WD	Raumordnungsverfahren
B 87n	südl. Torgau–nördl. Torgau	04	10,0	120,0	VÖ	Raumordnungsverfahren
B 92	OU Oelsnitz/Vogtl.	02	4,8	30,8	VB	Verkehrsfreigabe am 18.11.2006
B 92	A 72–Plauen	24	4,5	11,8	VB	Vorplanung
B 92	OU Elsterberg	02	2,2	10,6	VB	1. BA: Verkehrsfreigabe am 08/ 1999 2. BA: Verkehrsfreigabe am 28.08.2009
B 93	Schneeberg–BGr. D/CZ	02	31,3	101,3	WD	Planung wurde zurückgestellt
B 94	Reichenbach–A 72	24	2,3	9,7	VB	Vorentwurf
B 95	OU Ehrenfriedersdorf und OU Thum	02	8,0	32,9	VB	Vorplanung
B 95	OU Burkhardtsdorf	02	2,7	22,8	VB	Vorentwurf
B 95	OU Borna	04	3,9	16,5	VB	Verkehrsfreigabe am 13.09.2006 (Später Bestandteil der A 72.)
B 96	Verlegung Eibau–B 178n	02	4,1	15,2	W*	Ohne Planungsbeginn
B 96	Westtangente Bautzen	02	3,6	27,7	W*	Im Bau seit Sommer 2009 Vsl. Fertigstellung 2012
B 96	OU Hoyerswerda	02	7,3	11,7	VB	Planfeststellungsverfahren
B 96n	LGr BB/SN–Hoyerswerda	02	18,8	55,9	VB	Vorplanung
B 97	Verlegung Lauta (B 96n)–Bernsdorf	02	9,7	15,3	W*	Vorplanung
B 98	TOU Großenhain	02	5,4	10,0	VB	Im Bau,vsl. Fertigstellung im I. Quartal 2012
B 98	OU Schönfeld	02	2,1	3,0	VB	Vorplanung
B 98	OU Thiendorf	02	1,7	3,9	VB	Vorplanung
B 98	OU Bischofswerda (1. und 2. BA)	02	6,6	19,7	VB	1. BA (B 98–B 6): Verkehrsfreigabe am 29.07.2010 2. BA (B 6–S 158): im Bau
B 101	Verlegung in Aue (B 101–B 169)	02	2,7	26,3	VB	Vorentwurf
B 101	OU Lauter	02	3,5	15,7	VB	Vorplanung
B 101	OU Markersbach	02	1,7	25,0	VB	Verkehrsfreigabe am 16.05.2011
B 101	OU Schlettau	02	2,1	9,2	W*	Ohne Planungsbeginn
B 101	OU Annaberg-Buchholz	02	4,3	14,2	W*	Ohne Planungsbeginn
B 101	OU Brand-Erbisdorf	02	5,5	16,2	W*	Vorplanung
B 101	Brand-Erbisdorf–Freiberg	24	0,7	2,2	VB	Vorplanung

Straße	Bezeichnung	Bau-typ	Akt. Länge [km]	Aktuelle Kosten Bund (Mio. €)	Dringlich-keit	Sachstand
B 101	OU Freiberg-West	02	6,4	31,7	VB	Planfeststellungsbeschluss, beklagt
B 101	OU Siebenlehn	02	2,0	4,8	VB	Verkehrsfreigabe am 28.05.2003
B 101	OU Meißen, (linkselbisch)	02	3,5	44,5	VB	Verkehrsfreigabe am 02.05.2007
B 107	Südverbund Chem-nitz–Ebersdorf	04	7,0	59,3	VB	1. BA (S 236–B 173): Vorentwurf 2. BA (B 173–Ebersdorf): Vorentwurf
B 107	Ebersdorf–A 4	04	4,3	31,0	VB	Vorentwurf
B 107	OU Grimma	02	10,4	25,9	VB	1. und 2. BA: Verkehrsfreigabe am 17.07.2008 3. BA: Vorentwurf
B 115	OU Krauschwitz, 1. BA	02	4,0	14,0	VB	Vorplanung
B 115	OU Krauschwitz, 2. BA	02	2,0	6,8	VB	Vorplanung
B 156	OU Malschwitz/Niedergu-rig	02	1,8	4,6	VB	Vorentwurf
B 160	Hoyerswerda–Weißwasser	02	21,0	35,4	VB	Vorplanung
B 169	OU Göltzschtal	02	10,4	33,8	VB	Planfeststellungsbeschluss, beklagt
B 169	OU Stützengrün/ Hundshübel	02	3,0	10,3	VB	Im Bau, vsl. Fertigstellung im III. Quartal 2011
B 169	AS Döbeln (A14)–Salbitz	04	8,4	28,7	W*	Vorplanung
B 169	Salbitz–B 6 (3. BA)	04	7,6	21,8	VB	Planfeststellungsverfahren
B 169	B 6–Riesa (2. BA)	04	5,0	20,8	VB	Im Bau, vsl. Fertigstellung 2012
B 169	Erweiterung in Riesa mit Elbebrücke (1. BA)	24	3,1	34,0	VB	Verkehrsfreigabe am 11.07.2001
B 169	OU Lichtensee	02	2,8	3,3	VB	Ohne Planungsbeginn
B 169	OU Gröditz	02	8,2	20,5	VÖ	Vorplanung
B 170	Autobahnzubringer A 17	24	1,9	9,8	VB	Verkehrsfreigabe am 23.12.2003
B 172	Autobahnzubringer Pirna (B 172a)	04	3,6	20,3	VB	Verkehrsfreigabe am 25.10.2004
B 172	OU Pirna	04	4,0	70,9	VB	Planfeststellungsverfahren
B 173	A 72 (AS Plauen Ost)–Plauen	24	2,0	10,7	VB	Vorentwurf
B 173	OU Mylau/Vogtl.	02	1,5	3,2	VB	Verkehrsfreigabe am 28.08.2003
B 173	TOU Reichenbach	02	0,8	3,0	VB	Ohne Planungsbeginn
B 173	OU Neumark	02	4,1	7,6	VB	Verkehrsfreigabe am 27.08.2001
B 173	OU Mülsen	02	3,5	15,3	VB	Vorentwurf

Straße	Bezeichnung	Bau-typ	Akt. Länge [km]	Aktuelle Kosten Bund (Mio. €)	Dringlich-keit	Sachstand
B 173	OU Lichtenstein	02	6,5	16,3	VB	Verkehrsfreigabe am 19.08.2003
B 173	OU Bernsdorf	02	1,7	5,8	VB	Vorentwurf
B 173	OU Oberlungwitz/Mittel-bach	02	10,6	53,5	VB	Vorentwurf
B 173	Verlegung in Flöha	02	5,8	38,6	VB	1. BA: im Bau, vsl. Fertig-stellung im IV. Quartal 2011 2. BA: Planfeststellungs-beschluss, beklagt
B 173	OU Oederan	02	3,9	18,3	W*	Vorentwurf
B 173	OU Freiberg-Ost	02	6,8	30,5	VB	Planfeststellungsbeschluss, beklagt
B 173	OU Kesselsdorf (1. BA)	04	2,7	7,7	VB	Verkehrsfreigabe am 28.11.2008
B 173	OU Kesselsdorf (2. BA)	04	2,0	4,6	VB	Verkehrsfreigabe am 08.10.2001
B 173	OU Kesselsdorf (3. BA)	02	3,4	10,4	VB	Im Bau seit 06.05.2009
B 174	OU Hirtstein/Reitzenhain	02	1,7	4,1	VB	Vorplanung
B 174	OU Marienberg	02	10,0	28,6	VB	Verkehrsfreigabe am 22.11.2007
B 174	OU Großolbersdorf/Hohn-dorf	02	2,3	9,5	VÖ	Vorplanung
B 174	Verlegung Gornau–Chemnitz	04	4,7	34,6	VB	Im Bau seit 08.12.2010
B 175	Verlegung in Glauchau (1. BA)	04	2,4	17,0	VB	Verkehrsfreigabe am 19.12.2002
B 175	/B 180 OU Waldenburg, 1. BA (westl. Waldenburg)	02	1,5	10,1	VB	Im Bau seit 20.07.2009 Vsl. Fertigstellung im III. Quartal 2011
B 175	/B 180 OU Waldenburg, 2. BA	02	5,7	14,5	W*	Vorentwurf
B 175	OU Döbeln/Masten	02	2,0	14,9	VB	Verkehrsfreigabe am 16.11.2009
B 178	BGr D/PL–südl. Zittau (B 99), (BA 5)	02	0,9	11,9	VB	Deutsche Verkehrsanlagen seit Oktober 2007 fertiggestellt. Grenzbrücke planfestgestellt, Bau erfolgt durch Polen.
B 178	Zittau–Niederoderwitz, (BA 3.3)	02	5,9	22,2	VB	Planfeststellungsverfahren
B 178	Niederoderwitz–Ober-cunnersdorf, (BA 3.2)	02	10,2	46,1	VB	Im Bau seit 22.11.2010 Vsl. Fertigstellung in 2013
B 178	Obercunnersdorf–Löbau, (BA 3.1)	02	5,9	29,5	VB	Verkehrsfreigabe am 22.11.2010
B 178	OU Löbau, (BA 2)	04	4,1	29,5	VB	Verkehrsfreigabe am 05.11.2001
B 178	nördl. Löbau (B 6)–Nostitz, (BA 1.2)	04	6,3	38,9	VB	Verkehrsfreigabe am 23.10.2008

Straße	Bezeichnung	Bau-typ	Akt. Länge [km]	Aktuelle Kosten Bund (Mio. €)	Dringlich-keit	Sachstand
B 178	Nostitz (S 112)–A 4, (BA 1.1)	04	5,1	38,8	VB	Planfeststellungsverfahren
B 180	OU Stollberg	02	2,6	18,0	VB	Verkehrsfreigabe am 13.09.2005
B 180	OU Thalheim	02	6,0	21,6	W*	Vorentwurf
B 181	A 9–Stadtgrenze Leipzig	24	4,3	11,1	VB	Planfeststellungsverfahren

VB = Vordringlicher Bedarf

W* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

WD = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

VÖ = Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

Für Maßnahmen des Weiteren Bedarfs bestehen kein Planungsauftrag und daher keine Änderung gegenüber den BVWP-Angaben.

Zur Frage des verbleibenden Finanzierungsbedarfs siehe Antwort zu Frage 88.

Zur Frage der Finanzierung im Jahr 2011/2012 siehe Antwort zu Frage 1.

12. Für welche Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs des aktuellen BVWP, die in Sachsen realisiert werden sollen, liegen bereits Finanzierungsvereinbarungen vor, und für welche nicht (in tabellarischer Darstellung unter Angabe des Zeitpunkts der Vereinbarung)?

Siehe Antwort zu Frage 10.

13. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für die Realisierung der Straßen- und Schienenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf in Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?

Hinsichtlich der Bundesschienenwege siehe Antwort zu Frage 2.

Zur Realisierung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind für Sachsen auf der Grundlage des geltenden Finanzplans im Jahr 2012 rund 58 Mio. Euro, 2013 rund 39 Mio. Euro und 2014 rund 42 Mio. Euro vorgesehen.

14. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Sachsen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?

Der Bund zahlt im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG pauschal einen jährlichen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind im Gegenzug verpflichtet, ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu halten. Für Investitionen in die Erhaltung für die Bundesschienenwege erfolgt damit keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen siehe Antwort zu Frage 6.

15. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?

Hinsichtlich der Bundesschienenwege siehe Antwort zu Frage 14.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen siehe Antwort zu Frage 6.

16. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?

17. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?

18. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen werden an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen aktuell und bis 2014 ergriffen, und mit welchem Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung)?

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Lärmschutzmaßnahmen beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (sogenannte Lärmvorsorge) werden mit der jeweiligen Baumaßnahme abgewickelt und finanziert.

Für die Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken werden jährlich Bundesmittel in Höhe von 100 Mio. Euro bereitgestellt. Der Bund gewährt die Zuwendungen für die Lärmsanierung nach Maßgabe der für die Förderung erstellten Richtlinie sowie der allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung, damit eine Förderung im Sinne einer zweckgemäßen Verwendung von Steuermitteln gewährleistet wird. Die Planung und Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen geschieht durch die DB ProjektBau GmbH. Eine länderbezogene Aufteilung der Maßnahmen und Mittel liegt der Bundesregierung nicht vor.

Für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen in Sachsen werden 2011 rund 2 Mio. Euro bereitgestellt. Für die Lärmsanierung wird die sächsische Straßenbauverwaltung im nächsten Jahr schalltechnische Berechnungen zur Prüfung, ob die 2010 um 3 dB (A) abgesenkten Auslösewerte überschritten werden und Schallschutzmaßnahmen realisierbar sind, beauftragen. Die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010, welche als Eingangswerte für diese Berechnungen benötigt werden, stehen voraussichtlich im Sommer 2011 zur Verfügung. Eine Aussage, welche konkreten Lärmsanierungsmaßnahmen im Zeitraum 2012 bis 2014 realisiert werden, ist daher derzeit nicht möglich.

Derzeit werden vor 2011 begonnene Lärmsanierungsmaßnahmen fortgeführt. Die Umsetzung passiver Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) erfolgt in folgenden Ortsdurchfahrten (OD):

– B 6, OD Machern,
– B 96, OD Bautzen,
– B 96, OD Zittau,
– B 97, OD Bernsdorf,
– B 101, OD Schlettau,

– B 107, OD Claußnitz,
– B 173, OD Oederan,
– B 173, OD Altrottmannsdorf/Lichtentanne/Schönfels,
– B 175, OD Geringswalde und
– B 180, OD Lugau.

19. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen aus dem BVWP 2003 wurden bisher abgeschlossen?

Es wurde bisher noch kein Projekt im Bereich der Bundesschienenwege abgeschlossen.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen siehe Antwort zu Frage 11.

20. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen aus dem BVWP 2003 sind unanfechtbar planfestgestellt, aber noch nicht begonnen worden?

Hinsichtlich der Bundesschienenwege siehe Antwort zu Frage 8.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen siehe Antwort zu Frage 11.

21. Wann ist mit Beginn der Bauphase und wann mit der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Hinsichtlich der Bundesschienenwege siehe Antwort zu Frage 8.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen siehe Antwort zu Frage 1.

22. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für den Verkehrsträger Straße und den Verkehrsträger Schiene in Sachsen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Siehe Antwort zu Frage 9.

23. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen?

Folgende Schienenprojekte, die ganz oder abschnittsweise Sachsen betreffen, werden teilweise aus dem Konjunkturpaket I finanziert:

– ABS Leipzig–Dresden, dritte Baustufe (VDE 9),
– ABS Paderborn–Chemnitz ,
– ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden,
– ABS Berlin–Dresden, erste Baustufe und
– ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ (Elektrifizierung Reichenbach–Hof).

Bezüglich der Höhe der dabei im Freistaat Sachsen eingesetzten Bundesmittel siehe Antwort zu Frage 2.

Für die sächsischen Bundesfernstraßen wurden aus dem Konjunkturpaket I insgesamt rund 56 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Damit wurden u. a. folgende Maßnahmen des Bedarfsplans finanziert:

Maßnahme	2009	2010
B 169, OU Stützengrün/Hundshübel	1,0 Mio. €	5,6 Mio. €
B 173, Kesselsdorf (BA 3)	2,9 Mio. €	1,6 Mio. €
B 175, OU Waldenburg (BA 1)	3,2 Mio. €	5,7 Mio. €
B 178, Obercunnersdorf–Löbau (BA 3.1)	10,0 Mio. €	4,5 Mio. €

Mit den darüber hinausgehenden Mitteln wurden pauschal bereits laufende Maßnahmen verstärkt und kleinere Um- und Ausbau- sowie Erhaltungsmaßnahmen finanziert.

24. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen?

Folgende Schienenprojekte, die ganz oder abschnittsweise Sachsen betreffen, werden teilweise aus dem Konjunkturpaket II finanziert:

– ABS Paderborn–Chemnitz,

– ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ (Elektrifizierung Reichenbach–Hof).

Bezüglich der Höhe der dabei im Freistaat Sachsen eingesetzten Bundesmittel wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Im Bundesfernstraßenbau wurden in Sachsen aus dem Konjunkturpaket II die Bedarfsplanmaßnahme B 96, Westtangente Bautzen in 2009 mit 0,2 Mio. Euro und in 2010 mit 4,5 Mio. Euro finanziert. In 2010 sind darüber hinaus in die Erhaltungsmaßnahme an der A 14 zwischen Anschlussstelle (AS) Mutzschen und AS Leisnig rund 9,6 Mio. Euro und in verschiedene kleinteilige Maßnahmen im Bundesstraßenbereich rund 9,8 Mio. Euro investiert worden. In das Parkflächenausbauprogramm an der A 4 und A 72 wurde rund 2 Mio. Euro investiert und in Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen rund 0,02 Mio. Euro.

25. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus den Mautmehreinnahmen seit 2009 pro Jahr geflossen?

Es wird davon ausgegangen, dass die Fragesteller mit „Mautmehreinnahmen“ diejenigen Mehreinnahmen meinen, die durch die Anpassung der Lkw-Mautsätze ab 1. Januar 2009 gegenüber den zu erwartenden Einnahmen ohne diese Anpassung erzielt werden. Eine Zuordnung der Finanzierung von Projekten zu diesen Mehreinnahmen erfolgt nicht.

Die Haushalte 2009 und 2010 enthalten in Anlage 1 zu Kapitel 12 02 diejenigen Projekte, die aus Mauteinnahmen finanziert werden. Im Haushalt 2011 werden ausschließlich Bundesfernstraßenprojekte aus Mauteinnahmen finanziert, diese sind im Straßenbauplan aufgeführt.

26. Nach welchen Kriterien kann eine Höherstufung von Verkehrsprojekten aus dem Weiteren in den Vordringlichen Bedarf erfolgen?

Eine „Höherstufung" von Vorhaben im Rahmen der geltenden Bedarfspläne ist nicht vorgesehen. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz und das Fernstraßenausbaugesetz eröffnen jedoch jeweils in § 6 die Möglichkeit, bei unvorhergesehenem Verkehrsbedarf Maßnahmen zu realisieren, die nicht im Vordringlichen Bedarf enthalten sind.

Bei der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans und der darauf basierenden Novellierung der Ausbaugesetze kann im Ergebnis der Bewertung eines Vorhabens die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf erfolgen.

27. Welche Kriterien werden für die Bundesregierung bei der Fortschreibung des BVWP entscheidend sein?

Für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird derzeit eine neue Grundkonzeption erarbeitet. Ziel ist es, ein Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen, das realistisch und finanzierbar ist. Die neue Grundkonzeption wird auch Kriterien für die Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen enthalten.

Ebenfalls wird geprüft, inwieweit Investitionen in Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den BVWP aufgenommen werden können.

Schienenverkehr

28. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden bis 1995 auf der Ost-West-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?

29. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden 2010 auf der Ost-West-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?

30. Falls es eine Verringerung des Angebotes im Fernverkehr (Personen/Güter) gegeben hat, welche Gründe bestanden für diese Verringerung des Angebotes?

31. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden bis 1995 auf der Nord-Süd-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?

32. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden 2010 auf der Nord-Süd-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?

33. Falls es eine Verringerung des Angebotes im Fernverkehr (Personen/Güter) gegeben hat, welche Gründe bestanden für diese Verringerung des Angebotes?

34. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass Städte wie Chemnitz, Zwickau oder Plauen seit Jahren nicht mehr mit leistungsfähigen Zügen im ICE-Standard an den Schienenfernverkehr angebunden sind?

35. Was soll in Zukunft getan werden, um diese südwestsächsische Wirtschaftsregion besser an den Fernverkehr anzubinden?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 28 bis 35 gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Angaben hierzu vor. Die Gestaltung des Verkehrsangebotes ist eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der DB AG und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

36. Welchen aktuellen Sachstand (Planung/Finanzierung/Terminplanung) gibt es bei der Sachsen-Franken-Magistrale:

a) Elektrifizierung im Abschnitt Reichenbach–Hof–Nürnberg,

b) Einbindung des City-Tunnels Leipzig für Fernverkehr,

c) Fertigstellung Dresden–Chemnitz–Zwickau–Reichenbach,

d) Fertigstellung Leipzig–Reichenbach–Hof,

e) Ausbau des Knotens Chemnitz,

f) Ausbau und Elektrifizierung im Abschnitt Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen?

Derzeit erfolgt als zeitlich vorgezogene Maßnahme die Elektrifizierung des Abschnittes Hof–Reichenbach (Vogtland) mit dem Ziel der Inbetriebnahme Ende 2013. Zur Fortführung der Elektrifizierung von Hof nach Nürnberg können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen getroffen werden. Die Einbindung des Fernverkehrs wird durch den Bau des City-Tunnels Leipzig ermöglicht. Bei Bedarf kann der im Bau befindliche Bahnsteig in Leipzig Hbf (Tief) auf bis zu 405 m verlängert werden.

Der Abschnitt Dresden–Chemnitz–Zwickau–Reichenbach–Hof ist im Wesentlichen bis auf die Knoten Chemnitz und Zwickau fertiggestellt. Zur Fertigstellung des Abschnittes Leipzig–Werdau können derzeit keine Aussagen getroffen werden. In den nächsten Jahren werden im Rahmen der verfügbaren Mittel zwischen Gaschwitz und Crimmitschau einzelne Abschnitte bei Vorlage des Baurechts umgebaut. Innerhalb des Knotens Chemnitz wird der Bereich des Hauptbahnhofs derzeit ausgebaut. Im Anschluss daran ist der Ausbau des Abschnittes bis Chemnitz–Kappel vorgesehen. Zum Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz–Grenze D/PL, die nicht Bestandteil der Franken-Sachsen-Magistrale ist, können derzeit keine Aussagen getroffen werden.

37. Wie schätzt die Bundesregierung das seit mehreren Jahren auftretende Problem der sehr hohen Störanfälligkeit bei der eingesetzten Neigetechnik auf der Sachsen-Franken-Magistrale ein?

Nach Mitteilung der DB AG musste die Neigetechnik der Triebzug-Baureihe VT 612 aufgrund von Funktionsfehlern in der Neigetechnik-Steuerung, die zu unzeitigen Auslenkungen des Wagenkastens und damit zur Gefährdung entgegenkommender Züge führen konnte, abgeschaltet werden. Diese Vorsorgemaßnahme hat die DB AG in ihrer Verantwortung für die sichere Betriebsführung gemäß § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) getroffen. In der Zwischenzeit wurde durch Fehlerbeseitigung in der Steuerung und Austausch von Spindeln in den Neigetechnik-Antrieben auf die Wiederinbetriebnahme der Neigetechnik hingearbeitet.

38. Bis wann wird die Finanzierungsvereinbarung für die Gesamtstrecke vorliegen, und was sind die Gründe für die Verzögerung?

Die Finanzierung weiterer Teilmaßnahmen erfolgt in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln.

39. Welche Priorität hat die Sachsen-Franken-Magistrale als wichtige West-Ost-Verbindung vom Freistaat Bayern in den Freistaat Sachsen für die Bundesregierung, und wie spiegelt sich das in den Planungen der Bundesregierung wider?

40. Wann wird die Anschlussstrecke Nürnberg–Hof elektrifiziert werden?

Die Fragen 39 und 40 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 36 sowie auf die Antwort zu Frage 7 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

41. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bestrebungen von bayrischer Seite eine „Konkurrenzstrecke“ Nürnberg–Regensburg–Prag zu favorisieren, und welche Auswirkungen hätte dies für die Bedeutung der Sachsen-Franken-Magistrale?

Solche Bestrebungen sind dem BMVBS nicht bekannt.

42. Welchen aktuellen Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung) gibt es bei den anderen für Sachsen wichtigen Schienenprojekten:

a) Elektrifizierung Reichenbach–Plauen–Bad Brambach/Cheb,

Diese Schienenverbindung ist zwischen Plauen und der deutsch-tschechischen Grenze bei Bad Brambach nicht im Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes enthalten. Die Bedeutung dieser Strecke ist weitgehend auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) begrenzt. Die Länder, in diesem Fall der Freistaat Sachsen, können in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV die Prioritäten selbst bestimmen und mit der DB Netz AG vereinbaren, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit.

b) viergleisiger Ausbau der Strecke Dresden–Coswig,

Siehe Antwort zu Frage 64.

c) Ausbau der Strecke Leipzig–Crimmitschau auf 160 km/h,

d) Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz auf 160 km/h,

Siehe Antwort zu Frage 36.

e) Ausbau Dresden–Berlin auf 200 km/h,

Im Rahmen der ersten Baustufe der ABS Berlin–Dresden werden bereits 80 km der insgesamt 125 km der Strecke für eine Geschwindigkeit von 200 km/h bis Ende 2015 ausgebaut. Zum Ausbau der verbleibenden 45 km können derzeit keine Aussagen getroffen werden.

f) zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Görlitz auf 160 km/h,

Zum Ausbau der Strecke Cottbus–Görlitz auf 160 km/h einschließlich Elektrifizierung können derzeit keine Aussagen getroffen werden. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Cottbus–Görlitz ist nicht Bestandteil der im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 enthaltenen ABS Berlin–Görlitz.

g) Ausbau auf 200 km/h auf der Strecke VDE 9 (VDE: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) Leipzig–Dresden im Abschnitt Neumedessen–Böhla–Riesa–Dresden,

Siehe Antwort zu Frage 64.

h) Neubau VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt,

i) Neubau VDE 8.2. Leipzig–Halle–Erfurt,

Siehe Antwort zu Frage 63.

j) Neubau der Strecke Dresden–Prag außerhalb des Elbtals,

Das BMVBS hat gemeinsam mit dem tschechischen Verkehrsministerium 2010 den langfristigen Bedarf sowie die Kosten dieser zusätzlichen Maßnahmen ermittelt. Derzeit besteht kein verkehrlicher Bedarf für dieses Vorhaben. Es besteht die Möglichkeit der Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015.

k) Elektrifizierung Chemnitz–Geithain,

Diese Schienenverbindung ist nicht im Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes enthalten. Es wird auf die Antwort zu Frage 42a verwiesen.

l) Mitte-Deutschland Verbindung (Paderborn–Erfurt–Jena–Glauchau–Chemnitz–Dresden),

Der sächsische Abschnitt der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung wird derzeit mit Mitteln der Konjunkturpakete I und II für bis zu 160 km/h ausgebaut. Dies schließt die Erneuerung der Oberleitungsanlage ein. Ziel ist es, die Maßnahmen im Wesentlichen bis Ende 2011 fertigzustellen.

m) Ausbau der Strecke Zwickau–Gera auf 160 km/h?

Ein Ausbau der Strecke auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist nicht Teil des Bedarfsplanprojektes Ausbaustrecke Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz. Eine Finanzierung einer solchen Maßnahme mit Bundesmitteln ist daher zzt. nicht vorgesehen.

43. Wie beurteilt die Bundesregierung die Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig und die Angebotsverschlechterung auf der ICE-Linie 28, durch die Leipzig seit Dezember 2010 auf einen Zwei-Stunden-Takt Richtung Süddeutschland verwiesen ist, ebenso die Angebotsverschlechterung auf der ost-westlichen ICE-Linie 50 (täglich unregelmäßige Verbindungen mit Fahrzeitverlängerungen)?

Auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Künftige Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig“ (Bundestagsdrucksache 17/2939) und die Antwort zu Frage 6 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) wird verwiesen.

44. Welche verkehrspolitische Bedeutung misst die Bundesregierung den sich in Leipzig kreuzenden Strecken vor dem Hintergrund bei, dass in der Weihnachtszeit 2010 die IC-Linie 55 Leipzig–Hannover kurzfristig nachrangig mit Regionalzügen bedient wurde, um „Hauptverkehrsstrecken“ witterungsbedingt vorrangig bedienen zu können?

Nach Mitteilung der DB AG handelte es sich um eine vorübergehende Verringerung des Angebots in der Relation Leipzig–Hannover auf eine zweistündliche Bedienung wegen der Verlagerung von Zügen auf die wegen Winterschwierigkeiten anderer Verkehrsträger besonders stark nachgefragte Relation Rhein/Ruhr–Berlin. Der Vorstand der DB AG trifft alle unternehmerischen Entscheidungen, so auch Maßnahmen zur Gewährleistung eines der Nachfrage entsprechenden Angebots bei außergewöhnlichen Betriebslagen auf der Grundlage des Aktienrechts in eigener Verantwortung.

In Wahrnehmung der Rolle als Eigentümer der DB AG hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit dem Bahnvorstand mehrere Gespräche zur Lösung der saisonalen Probleme geführt. Dabei hat die DB AG über kurzfristige Maßnahmen informiert. Der Bund und die DB AG sind sich jedoch darüber einig, dass eine dauerhafte Lösung auch in der Bestellung neuer Züge liegt.

45. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau des Rangierbahnhofs Halle, und wann ist mit dem Abschluss der Bauarbeiten zu rechnen?

46. Wie wirkt sich mittelfristig der Ausbau des Rangierbahnhofs Halle auf die Zugbildungsanlagen in Leipzig und Dresden aus?

47. Welche Funktion kommt den Rangierbahnhöfen Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf nach Abschluss des Ausbaus in Halle zu?

48. Wie viele Arbeitsplätze gibt es heute in den Rangierbahnhöfen Leipzig, Halle und Dresden, und wie viele werden es nach dem Ausbau des Rangierbahnhofs Halle sein?

Die Fragen 45 bis 48 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund strebt an, für den Ausbau der Zugbildungsanlage Halle (Saale) Nord zum zentralen mitteldeutschen Rangierbahnhof zeitnah eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen. Mit dem Bau könnte dann voraussichtlich 2012 begonnen werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Künftige Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig“ (Bundestagsdrucksache 17/2939) verwiesen.

49. Reicht die Kapazität des Rangierbahnhofs Halle perspektivisch auch vor dem Hintergrund der Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung aus?

Ja.

50. Wie beurteilt die Bundesregierung die drastisch gestiegenen Kosten beim Leipziger City-Tunnel?

51. Welche Mittel wurden bisher insgesamt verausgabt, und welche Regelung sieht die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum City-Tunnel bei der Aufteilung der Baukosten vor?

52. Welche Regelung sieht die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum City-Tunnel bei der Aufteilung der Mehrkosten vor?

53. Welchen Anteil der Mehrkosten tragen der Bund, der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG (DB AG)?

54. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung beim Bau des City-Tunnels Leipzig aus?

Die Fragen 50 bis 54 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Finanzierungsanteil des Bundes am City-Tunnel Leipzig (CTL) beträgt laut Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 2002 rund 192 Mio. Euro. Aufgrund der Nahverkehrseigenschaft des CTL hat der Bund seine Beteiligung an Mehrkosten vertraglich auf Lohn- und Preissteigerungen entsprechend den Indizes des Statistischen Bundesamtes beschränkt. Darüber hinaus gehende Mehrkosten und Risiken tragen laut Vertrag der Freistaat Sachsen und die Stadt Leipzig sowie – in geringem Umfang – die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (rund 1,6 Mio. Euro). Der Bundesanteil wurde bereits vollständig in Anspruch genommen (Ausnahme: Baupreisindexierungsanteil).

Die Aufteilung der Kosten von 571,62 Mio. Euro gestaltet sich laut Rahmenvereinbarung/Finanzierungsvertrag wie folgt:

– EU-Mittel (EFRE): 168,73 Mio. Euro,

– Bund: 191,73 Mio. Euro,

– Eigenmittel DB AG: 16,36 Mio. Euro,

– Freistaat Sachsen/Stadt Leipzig: 194,80 Mio. Euro.

Zu den insgesamt verausgabten Mitteln liegen dem Bund keine Informationen vor. Der Bund verfügt nur über Angaben zu den zuwendungsfähigen/bewilligten Kosten. Die Frage nach den Gesamtkosten/deren Abdeckung wäre aufgrund der Mehrkostenregelung an den Freistaat Sachsen zu richten.

Nach Informationen durch den Freistaat Sachsen werden die Gesamtkosten derzeit auf 960 Mio. Euro beziffert.

55. Welche Fernverkehrsverbindungen sollen mit Fertigstellung des Bauvorhabens den City-Tunnel Leipzig frequentieren?

Die optionale Nutzung des CTL durch Fernzüge ist nur in geringem Umfang (ein Zug je Stunde und Richtung) vorgesehen, da sonst die notwendige Nahverkehrskapazität nicht mehr gegeben wäre.

56. Für welche Zugtechnik ist das Lichtraumprofil des City-Tunnels Leipzig konzipiert?

57. Welche Zugtechnik soll auf diesen Strecken regelmäßig zum Einsatz kommen?

58. Bestehen aus aktueller Sicht für derzeit in Sachsen genutzte Waggontypen Einschränkungen im Hinblick auf eine Nutzung des City-Tunnels Leipzig?

Die Fragen 56 bis 58 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der CTL wird gemäß den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erstellt. Einschränkend ist darauf hinzuweisen, dass eine Nutzung durch Dieselfahrzeuge nicht möglich sein wird.

59. In welchen Taktzeiten ist der Zugverkehr im Tunnel möglich und geplant?

Der CTL soll durch die Linien des geplanten S-Bahnnetzes Mitteldeutschland genutzt werden. Dabei ist ein angenäherter 5-Minuten-Takt in jeder Richtung vorgesehen.

60. Welche Auswirkungen hat die Neuregelung der Trassen- und Stationspreise auf Sachsen?

    Gibt es innerhalb von Sachsen (z. B. auf der Ebene der Zweckverbände des öffentlichen Personennahverkehrs) deutliche finanzielle Unterschiede in der Be- und Entlastung?

Durch die Neuregelung der Trassen- und Stationspreise kommt es ab dem 1. Januar 2011 zu veränderten Stationspreisen und ab dem 11. Dezember 2011 zu veränderten Trassenpreisen für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zu den Auswirkungen der Trassen- und Stationspreise auf das Land Sachsen kann die Bundesregierung aufgrund der verfassungsgemäß begründeten Landeszuständigkeit keine Angaben machen.

Nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen zuständig. Die eigene Zuständigkeit der Landesbehörden für den Schienenpersonennahverkehr wurde den Ländern nach Maßgabe von Artikel 87e Absatz 1 Satz 2, 106a des Grundgesetzes (GG) als eigene Angelegenheit übertragen.

61. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Neuregelung bei den Regionalfaktoren?

    Welche finanziellen Auswirkungen wird dies für den Freistaat Sachsen haben?

Aufgrund des Verfahrens der Bundesnetzagentur über die Unwirksamkeit der Regionalfaktoren im Trassenpreissystem der DB Netz AG erwirkte die Bundesnetzagentur zunächst eine partielle Absenkung der Regionalfaktoren ab Dezember 2010 und die endgültige Abschaffung ab Dezember 2011. Da die Regionalfaktoren dem Ausgleich der Kostenunterdeckung im Schienenpersonennahverkehr dienten, hat die Bundesnetzagentur der Einführung eines neuen Trassenpreissystems, das eine Erhöhung der Entgelte für bestimmte Streckenkategorien vorsieht und ab dem 11. Dezember 2011 in Kraft tritt, nicht wider-

sprochen. Vor dem Hintergrund der Neuvergabe von einem Großteil der Nahverkehrsverträge in den kommenden Jahren werden damit fairere Wettbewerbsbedingungen geschaffen. Durch die Neuregelung der Trassenpreise wird es ab dem 11. Dezember 2011 somit zu einer Veränderung der Trassenpreise für hiervon betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen. Zu den konkreten Auswirkungen auf das Land Sachsen kann die Bundesregierung aufgrund der verfassungsgemäß begründeten Landeszuständigkeit keine Angaben machen. Auf die Antwort zu Frage 60 wird ergänzend verwiesen.

62. Wie beurteilt die Bundesregierung die „Zweckentfremdung“ der Regionalisierungsmittel durch den Freistaat Sachsen vor dem Hintergrund, dass mit dem verabschiedeten Doppelhaushalt des Freistaates Sachsen 2011/2012 bei steigenden Zuschüssen des Bundes die Zuschüsse an die zuständigen Zweckverbände um fast 30 Mio. Euro gekürzt wurden, und welche Auswirkungen wird das bei der Revision der Regionalisierungsmittel 2014 für den Freistaat Sachsen haben?

Gemäß Artikel 106a GG fällt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in die Zuständigkeit der Länder. Der Bund stellt – in Absprache mit den Ländern – auf der Grundlage des RegG entsprechende Finanzmittel bereit. Die Disposition der Haushaltsmittel des Freistaates Sachsen wird durch die Bundesregierung nicht kommentiert. Sie ist die alleinige Angelegenheit des Freistaates Sachsen. Das Verfahren über die Fortschreibung des RegG ergibt sich aus Artikel 106a GG in Verbindung mit § 5 Absatz 5 RegG. Das Ergebnis des Verfahrens bleibt abzuwarten.

63. Wie ist der Stand zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8,

a) insbesondere bei den beiden offenen Teilprojekten 8.1 (Ebensfeld–Erfurt) und

b) 8.2 (Erfurt–Halle/Leipzig)?

Die beiden Neubaustrecken (NBS) im Zuge des VDE Nr. 8.1 und Nr. 8.2 sind seit 1996 in Bau. Die Inbetriebnahme der NBS Erfurt–Leipzig, deren Abschnitt Gröbers–Leipzig seit 2003 fertiggestellt ist, ist für Ende 2015 vorgesehen. Für die NBS Ebensfeld–Erfurt ist die Inbetriebnahme Ende 2017 geplant.

64. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 9 (Leipzig–Dresden)?

Die Abschnitte Leipzig–Riesa und Riesa–Abzweig Röderau mit der dreigleisigen Elbequerung sowie der Bau der Verbindungskurve Weißig–Böhla und die Abschnitte Böhla–Radebeul-West und Dresden-Neustadt–Dresden Hbf sind abgeschlossen.

65. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau Knoten Leipzig?

Die erste Baustufe des Ausbaus des Knotens Leipzig mit dem elektronischen Stellwerk (ESTW) ist bereits abgeschlossen. Derzeit werden die Voraussetzungen geschaffen, die Einbindung des VDE Nr. 8.2 und Nr. 8.3 in den Knoten baulich zu gewährleisten. Hierzu gehört auch die Verlängerung von drei Bahnsteigen auf 405 m.

66. An welchen Bestandsstrecken werden derzeit Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt, bzw. für welche ist dies in den nächsten Jahren geplant?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 16 bis 18 verwiesen.

Grenzüberschreitende Verkehrswege

67. Auf welchen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen dem Freistaat Sachsen und Polen bzw. zwischen dem Freistaat Sachsen und Tschechien werden derzeit Schienenverkehre durchgeführt?

Nach den vorliegenden Informationen sind folgende grenzüberschreitende Streckenabschnitte in Betrieb:

- Węgliniec (Kohlfurt)–Horka,
- Görlitz–Zgorzelec,
- Hrádek nad Nisou (Grottau)–Zittau,
- Großschönau (Sachs)–Varnsdorf,
- Varnsdorf–Seifhennersdorf,
- (Rumburk–)Jiřikov–Ebersbach (S),
- (Děčin hl. n./Bodenbach–)Dolní Žleb (Niedergrund)–Schöna(–Bad Schandau),
- Vejprty (Weipert)–Bärenstein (Kr. Annaberg),
- Potůčky (Breitenbach)–Johanngeorgenstadt,
- Klingenthal–Kraslice (Graslitz) und
- Bad Brambach–Vojtanov (Voitersreuth).

Die parallel zur Grenze verlaufende Verbindung Görlitz–Zittau verläuft zwar teilweise auf polnischem Staatsgebiet, vermittelt jedoch keinen Zugverkehr zwischen dem deutschen und dem polnischen Eisenbahnnetz.

68. Welche grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen dem Freistaat Sachsen und Polen bzw. zwischen dem Freistaat Sachsen und Tschechien wurden seit 1990 neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut (bitte getrennt nach neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut mit entsprechender Jahresangabe antworten)?

69. Welche Kosten haben diese Baumaßnahmen jeweils verursacht, und durch wen wurden sie getragen (bitte getrennt nach neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut grenzüberschreitenden Bahnstrecken antworten und aufgeschlüsselt antworten nach Mitteln von der EU, vom Bund, vom Land sowie von der DB AG)?

Die Fragen 68 und 69 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor, da es sich bei diesen Maßnahmen nicht um Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene handelte.

70. Wie ist der aktuelle Planungsstand, und wann ist mit der Fertigstellung der Schienenverbindung Berlin–Dresden–Prag zu rechnen, vor dem Hintergrund, dass bereits 1995 eine Vereinbarung mit dem Nachbarland Tschechien zum Ausbau getroffen wurde?

Bezüglich der ABS Berlin–Dresden wird auf die Antworten zu den Fragen 42e und 64 verwiesen. Der Abschnitt Dresden–Grenze D/CZ ist bereits ausgebaut.

71. Ist nach Ansicht der Bundesregierung eine Tunnellösung durch das Erzgebirge für die Schienenverbindung zwischen Dresden und Prag eine mögliche Variante der Umsetzung?

Zur über den mit Tschechien 1995 vereinbarten Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin–Dresden–Prag hinaus gehenden Errichtung einer Neubaustrecke Dresden–Prag wird auf die Antwort zu Frage 42j verwiesen. Eine solche Neubaustrecke außerhalb des Elbtals ließe sich nach den Ergebnissen der deutsch-tschechischen Untersuchung aus dem Jahre 2010 vermutlich nur mit einer Untertunnelung des Erzgebirges realisieren.

72. Wie ist der jeweilige aktuelle Planungsstand der Schienenverbindungen Berlin–Warschau, Dresden–Breslau (Wroclaw) und Hoyerswerda–Horka –Kohlfurt (Wegliniec), und wann wird mit der Fertigstellung der jeweiligen Verbindungen zu rechnen sein, auch vor dem Hintergrund, dass bereits im Jahr 2003 eine Vereinbarung mit dem Nachbarland Polen getroffen wurde, die grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen zu verbessern?

Der Abschnitt Erkner–Frankfurt (Oder) im Zuge der Eisenbahnverbindung Berlin–Warschau wurde bereits einschließlich des Neubaus der Grenzbrücke bei Frankfurt (Oder) fertiggestellt. Der Abschnitt Berlin–Erkner, wo bereits einzelne Eisenbahnüberführungen in Bau sind, wird voraussichtlich 2015/2016 fertiggestellt sein. Zur Strecke Dresden–Breslau sind derzeit keine Aussagen hinsichtlich der Planung und Fertigstellung möglich. Bezüglich der ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

73. Welche grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen im Bereich der Infrastruktur „Schiene“ befinden sich in Vorbereitung (Aufschlüsselung nach Vorhaben, Zuständigkeit, Planungsstand, voraussichtliche Fertigstellung, ggf. Hinderungsgründe)?

Hinsichtlich des Ausbaus der Strecke Berlin–Stettin für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h einschließlich Elektrifizierung wurde ein deutsch-polnisches Ressortabkommen schlussverhandelt. Die Unterzeichung dieses Abkommens wird noch für das Jahre 2011 angestrebt. Über den Zeitpunkt der Realisierungkann derzeit keine Aussage getroffen werden.

74. Welche grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen bestehen im Bereich der Infrastruktur „Straße“ (Aufschlüsselung nach Lage, Bauzustand, verkehrlicher Auslastung, durchgeführten Baumaßnahmen, aufgewendeten Mitteln)?

Grenzüberschreitenden Straßenverbindungen Sachsen–Tschechische Republik

Straßenverbindung	Straße D	Straße CZ	Nutzung
Lückendorf–Petrovice	S 132	II/270	Kfz bis 3,5 t Busse
Großschönau–Varnsdorf	S 137	II/264	Kfz bis 7,5 t Busse
Seifhennersdorf (Zollstr.)–Varnsdorf	S 141	II/265	Kfz bis 7,5 t Busse
Seifhennersdorf (Rumburker Str.)–Rumburk	S 139	III/26330	Kfz bis 7,5 t Busse
Neugersdorf–Rumburk	S 148	I/9	Kfz ohne Einschränkung
Neugersdorf/Hauptstraße–Jiříkov	K 8668	III/26328	Kfz bis 3,5 t Busse
Ebersbach/Bahnhofstraße–Jiříkov	G	II/263	Kfz bis 3,5 t Busse
Sohland–Rožany	S 116	III/2666	Kfz bis 3,5 t
Sebnitz–Dolní Poustevna	S 154a	II/267	Kfz bis 3,5 t
Schmilka–Hřensko	B 172	I/62	Kfz bis 3,5 t Busse
Bahratal–Petrovice	S 173	II/248	Kfz bis 3,5 t Busse
Breitenau–Krásný Les	A 17 (E 55)	D 8 (E 55)	ohne Einschränkung
Zinnwald–Cínovec	K 9033	I/8 Abstufung zur III/00824 vorgesehen)	Kfz bis 3,5 t Linienbusse
Altenberg–Cínovec*	B 170	I/8	Kfz bis 12,0 t Busse
Neurehefeld–Moldava	S 184	II/382	Kfz bis 3,5 t Busse
Deutschgeorgenthal–Český Jiřetín	G	III/2545	Kfz bis 3,5 t
Deutscheinsiedel–Mníšek	S 207	II/271	Kfz bis 3,5 t Busse
Deutschneudorf–Nová Ves v Horách	G	III/2541	Kfz bis 3,5 t
Deutschkatharinenberg–Hora Sv. Kateřiny	G	III/25220	Kfz bis 3,5 t
Rübenau–Kalek	G	III/25217	Kfz bis 2,8 t (nach Sanierung der Grenzbrücke Kfz bis 3,5 t)
Reitzenhain–Hora Sv. Šebestiána	B 174	I/7	Kfz ohne Einschränkung (außer Gefahrguttransporte)
Bärenstein–Vejprty	S 262 (B 95)	II/219	Kfz ohne Einschränkung (Sperrung der II/219 ab Grenze Vejprty für Kfz > 7,5t)
Oberwiesenthal–Boží Dar	B 95	I/25	Kfz ohne Einschränkung (Sperrung der I/25 ab KP mit II/219 bis Dolní Žd’ár für Kfz > 10 t ab 01.07.2008)

Straßenverbindung	Straße D	Straße CZ	Nutzung
Johanngeorgenstadt–Potůčky (Breitenbach)	S 272a	II/221	Kfz bis 3,5 t
Klingenthal/Aschberg–Bublava	G	III/2187	Kfz bis 3,5 t
Klingenthal–Kraslice	S 304a	II/210	Kfz bis 3,5 t
Wernitzgrün–Luby	K 7841	II/212	Kfz bis 3,5 t
Schönberg–Vojtanov	B 92 (E 49)	I/21 (E 49)	ohne Einschränkung
Bad Elster/Ferienheim–Doubrava	K 7843	II/216	Kfz bis 3,5 t
Bad Elster/Bärenloh–Hranice	S 306	III/2172	Kfz bis 3,5 t
Ebmath–Hranice	S 308	II/217	Kfz bis 3,5 t (nach Straßenausbau in D und CZ ohne Einschränkungen)

* mit Ausnahmen für den regionalen Wirtschaftsverkehr

Grenzüberschreitenden Straßenverbindungen Sachsen–Republik Polen

Straßenverbindung	Straße D	Straße PL	Nutzung
Zittau/Friedensstraße–Porajow (PL)**	S 132a	Nr. 1026	Kfz bis 12,0 t Busse
Zittau/Chopinstraße–Sieniawka*	S 146	W 354	Kfz bis 7,5 t Busse
Hagenwerder–Radomierzyce	S 128 a	W 352	Kfz bis 12 t, Busse und landwirtschaftlicher Verkehr
Görlitz–Zgorzelec	S 125	L 4	Kfz bis 7,5 t Busse
Ludwigsdorf–Jedrzychowice	A 4	L 4	ohne Einschränkung
Podrosche–Przewoz	K 8410	L 27	Kfz bis 3,5 t
Bad Muskau–Leknica	S 127a	L 12	Kfz bis 3,5 t Busse

* mit Ausnahmen für den regionalen Wirtschaftsverkehr
** führt auch nach Tschechien

Detailliertere Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

75. Welche grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen im Bereich der Infrastruktur „Straße“ befinden sich in Vorbereitung (Aufschlüsselung nach Vorhaben, Zuständigkeit, Planungsstand, voraussichtlicher Fertigstellung, ggf. Hinderungsgründe)?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 und 11.

76. Wie verhält sich der Neu- bzw. Ausbau im Bereich der Fernstraßen zwischen Sachsen und Tschechien bzw. Polen (B 92, B 93, B 174 und B 178) in Bezug auf Planung, Finanzierung sowie Terminierung der Umsetzung?

77. Wie sehen die Planungen auf Bundesebene sowie auf europäischer Ebene aus, um den Paneuropäischen Korridor III (Dresden–Breslau–Lemberg–Kiew) und Korridor IV (Dresden–Prag–Budapest–Bukarest–Sofia–Thessaloniki–Istanbul) umzusetzen (Planungs- und Finanzierungsgrundlagen)?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 und 11.

78. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung Sachsens im Konzept der Paneuropäischen Verkehrskorridore mit Schwerpunkt auf die Transeuropäischen Netze (TEN) Achse 1 und die Weiterentwicklung der TEN Achse 22 zum Europäischen Vier-Meeres-Schienenkorridor (EU4SEA-rail)?

79. Wie weit sind die Planungen bzw. Umsetzungen bei diesen, für Sachsen zentralen, zwei Paneuropäischen Verkehrskorridoren vorangeschritten (Planungstand, Finanzierungsvereinbarungen)?

80. Welche Gründe/Probleme bestehen bei der Umsetzung dieser für Sachsen zentralen Paneuropäischen Verkehrskorridore?

Die Fragen 78 bis 80 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt den Gedanken zur Entwicklung der weiträumigen Verkehrskorridore und hat sich in den vergangenen Jahren personell und finanziell insbesondere im Rahmen des paneuropäischen Korridors III engagiert.

Um die europäische Nachbarschaftspolitik im Verkehrsbereich umzusetzen, hat die Europäische Kommission ein Konzept zur Anbindung der „Neuen Nachbarn“ in der westlichen GUS, im Balkan, am Schwarzen Meer und am Mittelmeer an das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) entwickelt. Danach soll sich künftig die Verkehrspolitik auf fünf Hauptachsen einschließlich „Meeresautobahnen“ konzentrieren. Der Paneuropäische Korridor III ist Bestandteil der sog. Zentralachse, der Paneuropäische Korridor IV ist in der Nord-Süd-Achse aufgegangen.

Konkrete Schritte der Europäischen Kommission sind bisher aber noch nicht erfolgt.

Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen der Revision der TEN-Leitlinien dafür ein, die Eisenbahnachse Athen–Bukarest–Budapest–Wien–Prag–Dresden über Berlin nach Rostock zu verlängern. Sie unterstützt auch die Initiative der Raumentwicklungsminister der Ostdeutschen Bundesländer und Berlins für eine Entwicklungsachse von der Ostsee bis zur Adria. Die Realisierung der deutschen Abschnitte erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

81. Was tut die Bundesregierung, um auf europäischer/nationaler Ebene höhere Standards bei den Emissionsgrenzwerten für Schienenfahrzeuge durchzusetzen und die Umrüstung der Güterwaggons auf Verbundstoffbremssohlen zu beschleunigen?

82. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg des aus dem Lärmsanierungsprogramm finanzierten Modellvorhabens „Leiser Rhein“, und wie steht sie zu dem Vorschlag, nach diesem Vorbild ein zweites Modellvorhaben „Leise Elbe“ aufzulegen?

Die Fragen 81 und 82 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ ist angelegt auf eine Laufzeit bis 2012. Bislang wurden für die Umrüstung von 1 250 Güterwagen Förderbescheide vergeben.

Eine flächendeckende Umrüstung soll durch die zeitnahe Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreisgestaltung erreicht werden. Die Bundesregierung setzt sich auch auf europäischer Ebene für die beschleunigte Umrüstung der lauten Bestandsgüterwagen ein, unter anderem durch die Einführung eines Trassenpreissystems mit lärmabhängiger Preiskomponente.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen

83. In welcher Höhe wurden jährlich seit 2000 bis heute Investitionen in Bundesfernstraßen in Sachsen vorgenommen?

In die Bundesfernstraßen im Freistaat Sachsen wurden seit 2000 investiert:

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Mio. €	354	370	375	428	366	420	395	266	231	284	310

84. Wie viele Kilometer neue bzw. instandgesetzte Bundesfernstraße (aufgeschlüsselt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wurden mit den Bedarfsplanprojekten des BVWP 2003 in Sachsen realisiert?

Ingesamt wurden in Sachsen von den aktuellen Bedarfsplanprojekten folgende Streckenlängen neugebaut bzw. erweitert:

– Bundesautobahnen: Neubau: 78,7 km/Erweiterung: 47,4 km,
– Bundesstraßen: Neubau und Erweiterung: 98,0 km.

Zu den Streckenlängen der einzelnen Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen in Sachsen liegen dem BMVBS keine Informationen vor.

85. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten für Betrieb und Wartung der Bundesfernstraßen, die auf der Grundlage des BVWP 2003 in Sachsen gebaut wurden?

Die jährlichen durchschnittlichen Ausgaben für Betrieb und Wartung der Bundesfernstraßen in Sachsen betrugen für Bundesautobahnen rund 20 T Euro/km je Richtungsfahrbahn und für Bundesstraßen rund 13 T Euro/km je Richtungsfahrbahn.

86. In welcher Höhe sind seit dem Jahr 2000 insgesamt und pro Jahr Bundesmittel in die Erhaltung von Bundesfernstraßen in Sachsen geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Baukosten ausweisen)?

87. In welche Bundesfernstraßenprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Erhaltungsmittel aus den Konjunkturpaketen I und II geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Baukosten ausweisen)?

Die Fragen 86 und 87 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Einzelaufstellung über alle Erhaltungsprojekte in Sachsen liegt im BMVBS nicht vor. Ab dem Jahr 2000 wurden folgende Mittel in die Erhaltung investiert:

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Mio. €	26,2	33,2	53,6	31,8	31,8	50,4	41,0	54,4	61,6	96,1	80,7
davon Konjunktur-paket I										15,2	3,9
davon Konjunktur-paket II										0,0	19,9

Hierzu kommen noch die Erhaltungsaufwendungen, die im Zusammenhang mit Um- und Ausbaumaßnahmen sowie der sechsstreifigen Erweiterung von Bundesautobahnen abgewickelt werden.

88. Mit welcher Höhe an Investitionsmitteln für Bundesfernstraßen ist für Sachsen nach Maßgabe des Bundeshaushaltes 2011 in der aktuell gültigen mittelfristigen Finanzplanung zu rechnen?

Nach aktuellem Verfügungsrahmen stehen dem Freistaat Sachsen in 2011 rund 230 Mio. Euro Investitionsmittel zur Verfügung. Die Investitionsansätze in den Jahren 2012 bis 2014 sind abhängig vom jeweiligen Gesamthaushalt des Bundes und des für die Bundesfernstraßen vorgesehenen Gesamtplafonds. Eine Länderaufteilung erfolgt erst nach Inkrafttreten des jeweiligen Haushalts mit Verfügungsrahmen.

89. Wie hoch ist der Finanzbedarf insgesamt, um die bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte mit aktualisierten Baukosten in Sachsen fertigstellen zu können?

Der Finanzbedarf zur Fertigstellung der bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte beträgt ab 2011 rund 350 Mio. Euro (inklusive zusätzlicher Mittel, z. B. EFRE).

90. Für welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen liegt ein unangefochtener Planfeststellungsbeschluss vor?

Siehe Antwort zu Frage 11.

91. Welche im BVWP 2003 für Sachsen ausgewiesenen Straßenbauprojekte sind im Bau?

Siehe Antwort zu Frage 11.

92. Für welche im BVWP 2003 für Sachsen ausgewiesenen Straßenbauprojekte liegen rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor, ohne dass bisher mit dem Bau begonnen wurde, und welche Gründe gibt für die Verzögerungen?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 und 11.

93. Für welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wird der Planfeststellungsbeschluss angefochten?

Siehe Antwort zu Frage 11.

94. Für welche noch nicht im Planfeststellungsverfahren befindlichen, im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wird nicht mit einem Baubeginn vor dem Jahr 2015 gerechnet?

Siehe Antwort zu Frage 11.

95. Für welche noch nicht im Planfeststellungsverfahren befindlichen, im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wird nicht vor dem Jahr 2015 gerechnet?

Aussagen zu Baubeginnen von Maßnahmen, die sich in einem frühen Planungsstadium befinden, können nicht getroffen werden.

96. In welchen Planungsphasen befinden sich die im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen, die das Planfeststellungsverfahren noch nicht erreicht haben (bitte einzeln aufschlüsseln nach Vorplanung, Entwurf genehmigt etc.)?

Siehe Antwort zu Frage 11.

97. Welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte wurden bereits fertiggestellt (bitte dargestellt nach dem Jahr der Fertigstellung)?

Siehe Antwort zu Frage 11.

98. Welche Bundesfernstraßen in Sachsen weisen Schäden auf, und welchen Kategorien werden diese zugeordnet (bitte einzeln tabellarisch nach Kategorie und Planungsstand aufschlüsseln)?

Die Ergebnisse der jeweils letzten Zustandsaufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005 bis 2006 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2007 bis 2008 zeigen, dass in Sachsen ca. 8 Prozent der Fahrstreifen der Bundesautobahnen Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden u. Ä. aufweisen. Weitere annähernd 7 Prozent zeigen

Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können. Von den Bundesstraßen weisen rund 20 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden u. Ä. auf. Weitere ca. 17 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können.

Eine zusammenfassende Aufstellung differenziert nach einzelnen Bundesfernstraßen liegt der Bundesregierung nicht vor.

99. Welche Vorhaben in Sachsen aus dem BVWP 2003 sollen aus Sicht des Bundes und welche aus Sicht des Freistaates Sachsen nicht weiterverfolgt werden (bitte mit Begründung)?

Es gibt keine Bedarfsplanprojekte in Sachsen, die nicht weiterverfolgt werden.

100. Welche Vorhaben in Sachsen aus dem BVWP 2003 sollen aus Sicht des Bundes und welche aus Sicht des Freistaates Sachsen vom Vordringlichen Bedarf in den Weiteren Bedarf abgestuft werden (bitte mit Begründung)?

Die Entscheidung zur Einstufung eines Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des jeweiligen Fernstraßenausbaugesetzes.

101. Für welche Bundesfernstraßen des Weiteren Bedarfs in Sachsen hat das BMVBS in der aktuellen Legislaturperiode einen Planungsauftrag erteilt, und welche Gründe haben das BMVBS dazu bewogen?

Planungsauftrag wurde vom BMVBS für keine Maßnahme des Weiteren Bedarfs in Sachsen erteilt.

102. Welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wurden per § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes in den Straßenbauplan aufgenommen?

Keine.

103. Für welche dieser Projekte liegt dem BMVBS ein Antrag des Freistaates Sachsen vor, der die Unvorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung nachweist, und welchen der Anträge hat das BMVBS mit welchem Ergebnis geprüft?

Siehe Antwort zu Frage 11.

104. Um wie viel Prozent haben jeweils die im BVWP 2003 enthaltenen Ortsumfahrungen in Sachsen, die unter Verkehr sind, die betreffenden Orte vom Kfz-Verkehr entlastet, und wie hat sich jeweils die Entlastungswirkung über die Jahre nach der Fertigstellung entwickelt?

Prozentuale Einzelangaben zur Entlastungswirkung der jeweiligen im Bedarfsplan enthaltenen Ortsumgehungen für die betreffenden Orte liegen dem BMVBS nicht vor.

105. Werden bei der Zuweisung von Mitteln zur Unterhaltung der Bundesstraßen in Sachsen Kosten zur Pflege und Erneuerung von Alleen besonders berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Höhe?

Nein.

106. Welchen aktuellen Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung) haben die Straßenbauprojekte

a) B 96 Westtangente Bautzen,

b) B 96 Ortsumgehung Hoyerswerda,

c) B 98 Ortsumgehung Großenhain,

d) B 101 Ortsumgehung Freiberg (West),

e) B 196 Ortsumgehung Stützengrün/Hundshübel,

f) B 169 Verlegung Riesa–A 14 sowie Riesa–B 6,

g) B 173 Ortsumgehung Flöha,

h) B 175 Ortsumgehung Döbeln/Masten,

i) B 175 Ortsumgehung Waldenburg,

j) B 178 Obercunnersdorf–Löbau,

k) B 178 Neubau der Bundesstraße zwischen dem Dreiländereck und der A 4,

hinsichtlich der Termine für den Baubeginn bzw. die Baufertigstellung,

l) B 181 sowie der Ausbau des Knotenpunktes B 181/B 186,

m) vierspuriger Ausbau und Neubau der B 87 und B 169,

n) A 72 Chemnitz–Leipzig,

o) A 13 Verbindung Sachsen–Brandenburg (bei Thiendorf),

p) B 93n mit Ortsumgehung B 101 Lauter?

Siehe Antwort zu Frage 11.

Bei der in Frage 106o genannten Maßnahme handelt es sich um eine im Bau befindliche Um- und Ausbaumaßnahme mit Gesamtkosten von rund 30 Mio. Euro.

107. Welche Mittel stehen für Unterhaltungsmaßnahmen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen im Jahr 2011 zur Verfügung, und wie hoch ist der tatsächliche Bedarf?

Im Jahr 2011 stehen Sachsen für den Betrieb der Bundesautobahnen rund 16 Mio. Euro und für Bundesstraßen rund 23 Mio. Euro zur Verfügung. Als Bedarf hat Sachsen rund 19 Mio. Euro für Bundesautobahnen und rund 23 Mio. Euro für Bundesfernstraßen angemeldet. Der Bedarf kann im Rahmen der Deckungsfähigkeit des Haushalts finanziert werden.

108. Welche Baumaßnahmen können trotz Baureife im Jahr 2011 nicht gefördert werden?

Siehe Antwort zu Frage 1.

109. Welche Begründung liegt der jeweiligen Nichtförderung zugrunde?

Siehe Antwort zu Frage 1.

110. Welche Planungsmittel für Bundesstraßen und Bundesautobahnen sind derzeit verfügbar?

111. Welche Planungsmittel für Bundesstraßen und Bundesautobahnen müssten verfügbar sein, um den erforderlichen Planungsvorlauf für neue Maßnahmen zu schaffen?

Die Fragen 110 und 111 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 104a GG tragen die Länder die Verwaltungskosten, die im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen entstehen. Hierzu gehören auch die Planungskosten für die Bundesfernstraßen, so dass der Bundesregierung über deren Höhe keine Informationen vorliegen.

112. Welche verfügbaren Mittel des Bundes konnten in den letzten Jahren durch den Freistaat Sachsen nicht abgerufen werden, und was waren die Gründe dafür?

Der Freistaat Sachsen konnte in den letzten Jahren die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für den Bundesfernstraßenbereich vollständig in Anspruch nehmen.

113. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen sind bis 2015 in Sachsen geplant?

Siehe Antwort zu Frage 1.

114. Kann auf die Weiterführung der A 72 entsprechend dem BVWP zwischen Autobahnkreuz A 38/A 72 und Anschlussstelle Leipzig-Connewitz (enthalten als neues Vorhaben mit Planungsrecht Weiterer Bedarf) verzichtet werden?

Die Entscheidung zur Einstufung eines Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des jeweiligen Fernstraßenausbaugesetzes.

115. Kann der Ausbau der B 181 im Bereich Dölzig auf einen Knotenausbau B 181/B 186 beschränkt werden?

Nein.

116. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Ausbau der B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Sachsen und der A 72?

Siehe Antwort zu Frage 11.

117. Ist die Finanzierung für den Ausbau der B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Sachsen und der A 72 in der entsprechenden Höhe gesichert, und für wann ist mit einer Bewilligung zu rechnen?

118. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn für den Ausbau der B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Sachsen und der A 72 und wann mit dem Ende der Baumaßnahmen?

Die Fragen 117 und 118 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des frühen Planungsstadiums der Maßnahme können hierzu keine Aussagen getroffen werden.

Wasserstraßen

119. Welche Wasserstraßenprojekte sind derzeit im Freistaat Sachsen im Bau befindlich, haben Baureife erlangt oder befinden sich in der Planfeststellung, bzw. wurden bis heute nicht in Angriff genommen, und was sind die Gründe dafür?

An der Elbe wird jährlich eine Vielzahl von kleineren Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt, die im Einzelnen nicht aufgeführt werden können. Einen Überblick über Art und Umfang dieser Baumaßnahmen im Jahr 2010 ist auf der Internetseite der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost einsehbar (www.wsd-ost.wsv.de). Im laufenden Jahr ergibt sich ein ähnliches Bild.

120. Welche Stärken, Schwächen, Entwicklungspotenziale und Handlungsoptionen sieht die Bundesregierung bei der sächsischen Binnenwasserinfrastruktur, und welche Bedeutung haben die sächsischen Binnenhäfen und die sächsische Binnenschifffahrt für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort im Freistaat?

Die Nutzbarkeit der Bundeswasserstraße Elbe zwischen Geesthacht und der tschechischen Grenze ist durch die Dynamik eines freifließenden Flusses gekennzeichnet. Für die Häfen an der Elbe ist der Freistaat Sachsen zuständig.

121. In welchem Umfang sind die einzelnen Verkehrswege Straße, Schiene und Wasser in der Lage, den zusätzlichen Verkehr bis zum Prognosezeitraum 2015 im Freistaat Sachsen adäquat zu verkraften (bitte einzeln nach den Verkehrswegen aufschlüsseln)?

122. In welchem Maße verfügen die genannten Verkehrswege auf allen wichtigen Korridoren über Kapazitätsreserven (bitte einzeln angeben nach den Verkehrswegen in Prozent der Auslastung und Kapazität)?

Die Fragen 121 und 122 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat im November 2010 die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen abgeschlossen. Basis der Überprüfung war die Verflechtungsprognose für das Jahr 2025. Es hat sich gezeigt, dass die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen nach wie vor gut geeignet sind, die meisten vorhandenen bzw. prognostizierten Engpässe aufzulösen.

Im Rahmen der laufenden Investitionen in die Verkehrswege wird die Beseitigung eventueller Engpässe berücksichtigt. Deshalb ist davon auszugehen, dass der Verkehrszuwachs bis 2015 von den Netzen der drei Landverkehrsträger in Sachsen aufgenommen werden kann.

123. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über Unterhaltungs- bzw. Ausbaupläne (z. B. Vertiefung), um die Beschiffbarkeit der Elbe zu erhöhen?

An der Elbe sind keine Ausbaumaßnahmen zwischen Geesthacht und der Grenze zur Tschechischen Republik vorgesehen. Im Zuge von Unterhaltungsarbeiten sollen jedoch die nautischen, morphologischen und auch ökologischen Verhältnisse an der Elbe moderat verbessert werden. Die Bedingungen für wirtschaftliche Schiffsverkehre auf der Elbe werden hiermit stabilisiert und lokal verbessert.

124. Welche zu erwartenden Kosten für Unterhaltung bzw. Ausbau sind in den kommenden Jahren geplant?

Die jährlichen Gesamtkosten an der Bundeswasserstraße Elbe belaufen sich auf rund 40 Mio. Euro, davon 6 bis 8 Mio. Euro für Baumaßnahmen im Rahmen der Unterhaltung.

125. Gibt es einen abgestimmten Umgang zwischen der Bundesebene und den Elbeanrainer-Bundesländern hinsichtlich Ausbau und Unterhaltung der Elbe im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des Flusses als Verkehrskorridor sowie als Ökosystem mit welchen konkreten Handlungsempfehlungen?

Ja. Handlungsgrundlage sind die abgestimmten Unterhaltungsgrundsätze für die Elbe.

126. Wie bewertet die Bundesregierung die geplanten Staustufen in der Elbe in Tschechien?

127. Hat die Bundesregierung vor, offiziell gegen die tschechischen Pläne zur Errichtung von Staustufen diplomatisch vorzugehen?

Die Fragen 126 und 127 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung sieht bei grenzüberschreitenden Vorhaben eine Beteiligung der möglicherweise betroffenen Nachbarstaaten vor. Aus Deutschland sind zahlreiche kritische Stellungnahmen von Behörden und Verbänden zu diesem Vorhaben erfolgt. Im Rahmen der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung stehen bilaterale Konsultationen insbesondere über die grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen des Vorhabens und über die Maßnahmen zu deren Vermeidung oder Verminderung an.

128. Wie bewertet die Bundesregierung die künftige Bedeutung der Elbe als Wasserstraße für den Güterverkehr?

Die Elbe kann auch zukünftig ihren arteigenen Beitrag zur Bewältigung des Güterverkehrs leisten.

129. Welche Auswirkungen hätte eine Herabstufung der Elbe als Wasserstraße im Nebennetz für künftige Investitionen des Bundes, und welche Auswirkungen ergäben sich daraus für die Elbehäfen?

Für die Elbe sind derzeit durch das Konzept zur Neustrukturierung des Netzes der Bundeswasserstraßen keine Auswirkungen erkennbar.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333